

В прошлом году на экраны вышла биографическая спортивная драма, основанная на реальных событиях из жизни знаменитого итальянского автогонщика, конструктора и предпринимателя **Энцо Феррари**. Сюжет, атмосфера, драйв и темпоритм фильма таковы, что лента смотрится на одном дыхании и оставляет долгое, яркое и сложное послевкусие. Чтобы описать его полностью, не хватит и целого журнала. Поэтому пока хочется остановиться на одном-единственном аспекте фильма – собственно на гонках.

Да, в кино и на телеэкране соревнования выглядят поистине потрясающе: элегантные и экстравагантные болиды, запредельные скорости, неповторимые траектории. Безумие соревнований, посаженное в клетку разума общей концепции мероприятия, системы технического обеспечения, формулы подсчета очков. Обязательное шампанское, которым призы обливают друг друга по окончании гонок...

В жизни картина более прозаична. На экране мы, зрители, получаем картинку с множества камер, умело смонтированную режиссерами, и подробный комментарий модератора. Если оказаться на соревнованиях в качестве зрителя, картина будем не столь яркой и красочной, а главное –



Фото: © <https://neonrated.com/films/ferrari>

По следам фильма «Феррари»

не совсем понятной. Мимо тебя на огромной скорости несутся болиды, а ты без достаточной подготовки даже не успеваешь толком сориентироваться, кто выигрывает и у кого какие шансы. Да и точка обзора всего одна – то место, где находишься ты сам. Разница между экранным и реальным видением такая же, как между блокбастером и ежедневным бытом.

Однако реальная картина не только прозаичнее, но одновременно и драматичнее. Куда большая разница между тем, как видим соревнование мы и как его видят непосредственные участники. То, что для нас досуг и шоу, для них – изнурительная работа и экстремальные нагрузки.

Многие скептики не относят «Формулу» к реальному спорту и глубоко ошибаются. Пилотам «Формулы» необходимо тренироваться по несколько часов в день, чтобы быть в хорошей физической форме. Помимо упражнений на все группы мышц, гонщикам приходится развивать реакцию, концентрацию, выносливость и стрессоустойчивость. Не меньшую роль играет и умение преодолевать гигантские психологические нагрузки, которое нужно поддерживать и развивать. Добавим к этому строгий режим питания (вес пилота является крайне важным фактором) и необходимость учитывать множество физических, математических, тактических и стратегических факторов, которые так важны для успешного прохождения дистанции.

Физическая форма, психологическая устойчивость и интеллектуальная концентрация – необходимые, но еще не достаточные предпосылки для победы в «Формуле».

Кто же эти люди, чем они живут, что ими движет? Сегодня мы расскажем об одном из них.

КАРЛ ЙОХЕН РИНДТ

Посмертный чемпион, который боялся только ремней безопасности

Карл Йохен Риндт родился 18 апреля 1942 года в Майнце. Позже его родители переехали в Гамбург, где вскоре погибли во время бомбардировки. Сам Карл Йохен спасся только чудом и в возрасте 15 месяцев был усыновлен бабушкой и дедом по материнской линии. Они перевезли мальчика в Грац, и его последующая жизнь проходила уже в Австрии.

До 19 лет Карл Йохен совершенно не увлекался автоспортом. Он любил ходить под парусом и не проявлял никакого интереса к автомобилям. Однако все изменилось в 1959 году в Англии, куда молодой Риндт отправился, чтобы улучшить свои знания английского языка. Там он оказался на трассе в Гудвуде и проехал по ней за рулем спортивного «Ягуара». Это событие полностью перевернуло его жизнь, и по возвращении в Австрию он попросил деда купить ему автомобиль.

Через два года Карл Йохен своими глазами увидел соревнования в Цельтвеге, где победил Иннес Айленд. В этот день Риндт дал себе слово однажды сесть за руль болида и выиграть «Формулу».

Путь к победе был долгим, но Риндт отличался фантастическим упорством. В 1962 году он купил **Alfa Romeo TI 1300**, которая сегодня выглядит как милый и безобидный раритет. Но на ней он выиграл дебютную гонку в Асперне и после выигрыша одержал еще восемь побед. Закрепив таким образом успех, Карл Йохен прицеливался на «Формулу». Во время дебюта в Валлелунге он отвоевал выгодную поул-позицию, в следующей гонке финишировал вторым, а в Монако – четвертым.



Фото: © Evers, Joost / Anefo / neg. stroken, 1945-1989, 2.24.01.05, item number 923-6109 / CC BY-SA 3.0 nl / Wikipedia

В 1964 году Риндт уже выступает в «Формуле-2». Во время дебюта он становится четвертым, что явно не удовлетворяет честолюбивого пилота. Вскоре на гонке в «Кристалл Пэлассе» он побеждает фаворитов – Хилла и Кларка. Забавно, что газеты называют чемпиона не австрийским, а австралийским гонщиком. Англичане не

▼ Карл Йохен Риндт. Гран-при Германии, Нюрбургринг, 1965 г.

Фото: © Lothar Spurzem / CC BY-SA 2.0 de / Wikipedia





Фото: © DirkHerbert / CC BY-SA 3.0 / Wikipedia

РИНДТ ОЧЕНЬ БОЯЛСЯ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ПО ЕГО ЛОГИКЕ, НАДЕЖНО ПРИСТЕГНУТЫЙ ПИЛОТ НЕ СМОЖЕТ СПАСТИСЬ ПРИ ВОЗГОРАНИИ БОЛИДА.



Фото: © Evers, Joost / Anefp / neg. stroken, 1945-1989, 2.24.01.05, item number 923-6109 / CC BY-SA 3.0 nl / Wikipedia



Фото: © Lothar Spurzem / CC BY-SA 2.0 de / Wikipedia

хотят верить, что в Австрии могут быть серьезные гонщики...

В том же году Риндт дебютирует в «Формуле-1» на Гран-при Австрии, но сходит с дистанции из-за проблем с рулевой колонкой. Несмотря на неудачи, он продолжает искать свой путь и из «Феррари» переходит в «Купер». Шансов на победу в новом сезоне немного, Карл Йохен заканчивает чемпионат на 13-м месте, заняв в лучшем выступлении только четвертую позицию.

Зато в Австрии он становится легендой. В 1965 году Риндт организует выставку гоночных автомобилей, а позже работает консультантом по строительству трассы «Österreichring» в Штирии, которая теперь известна как «Red Bull Ring».

Все эти годы он продолжает участвовать в различных гонках, но успех приходит к нему только в 1969 году: он побеждает в команде «Лотус», куда его пригласили в качестве замены погибшему Кларку.

В 1970 году Риндт добивается феноменального успеха и за 85 дней одерживает пять побед на гонках в Монако, Нидерландах, Франции, Великобритании и Германии. На его счету 45 очков – это практически беспрецедентный показатель.

На следующем этапе в Монце Риндт решает отказаться от спойлеров, поскольку это дает преимущество в районе двух секунд на круг высокоскоростной трассы. Однако пилот прошел всего пять кругов – на скорости 330 километров в час его болид стал пло-

хо слушаться руля и врезался в отбойник...

За несколько лет до этого в Индианаполисе машина Риндта врезалась в бетонное ограждение. Гонщик выскочил из горящей машины, дождался санитаров и даже попросил у них закурить. Медики были шокированы тем, что пульс пилота оставался совершенно спокойным, будто несколько минут назад ему ровным счетом ничего не угрожало.

Однако сам Риндт очень боялся ремней безопасности. По его логике, надежно пристегнутый пилот не сможет спастись при возгорании болида.

...Именно поэтому в Монце Риндт не был достаточно зафиксирован ремнями, и при ударе инерция вынесла его под кокпит, а пряжка поясного ремня насмерть пережала горло.

В той гонке пилот набрал столько очков, что его не смогли победить оставшиеся в живых соперники. Риндт стал первым (и, хочется верить, последним) посмертным чемпионом. Награда была вручена его вдове...

Карл Йохен Риндт – уникальный, но не единственный гонщик из Австрии, широко известный за пределами страны. Мир знает, как минимум, еще двух других гениев скоростных трасс. Это великие и неповторимые Ники Лауда (1949–2019) и Роланд Ратценбергер (1960–1994). Мы обязательно расскажем вам о них в наших следующих выпусках.

**Семен Кузнецов,
г. Вена**